14e Année. — N° 665. Le Numéro : 50 centimes. 17 Juin 1911 — Tous les Samedis.
Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

GEORGES CARPENTIER

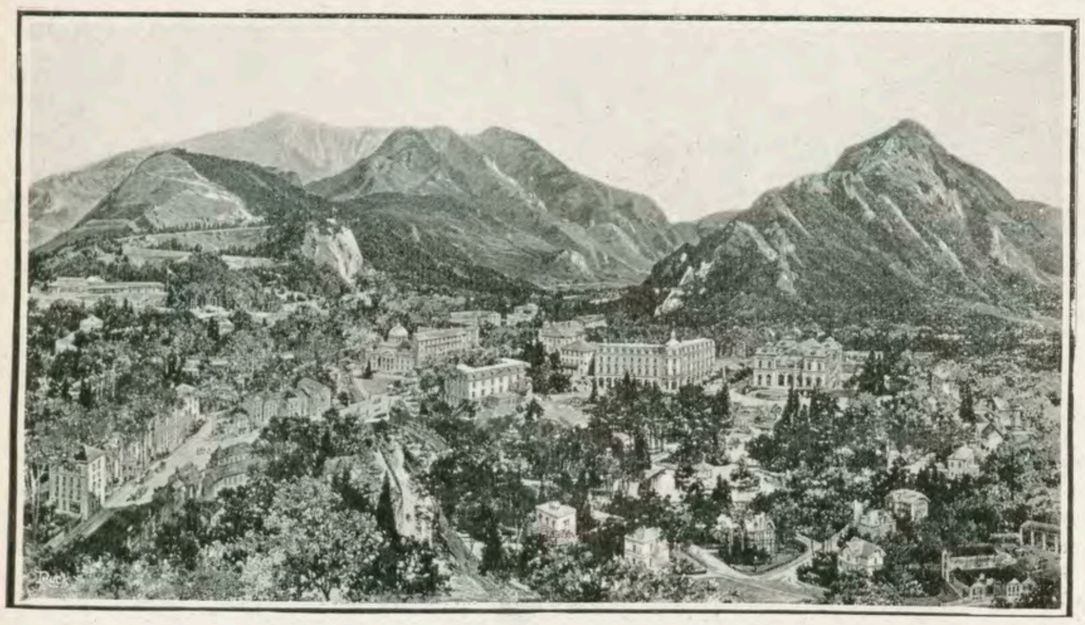
Le jeune prodige Carpentier, en battant Eustache, s'est attribué le titre de Champion de France des poids mi-moyens.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie — 99, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L'ÉTÉ à VERNET-les-BAINS

LE PARADIS DES PYRÉNÉES



STATION THERMALE & CLIMATERIQUE (Altitude 560 m.)

Établissements Thermaux Modernes ☞ Eaux Sulfureuses Sodiques (12 à 66°)

TRAITEMENT des Rhumatismes, Goutte, Névroses, Affections Respiratoires (non tuberculeuses), Convalescences, etc. — **STATION IDEALE pour LES ENFANTS.**

Climat frais et sec, **sans** variations brusques de température, Grand Casino, Jeux divers, Représentations Théâtrales, Concerts, Bals et Soirées, Grand Parc et Forêts, Fêtes de Nuit, Concours international de Tennis, Croquet. — Centre d'Excursions (Canigou 2.785 m.), Nouvelle ligne de chemin de fer électrique jusqu'à la frontière espagnole (Puigcerda).

HOTELS AVEC GRAND CONFORT MODERNE — APPARTEMENTS PRIVÉS AVEC SALLE DE BAIN

Ascenseurs, etc. — **Prix Modérés.** — Châlets et Appartements meublés, Salle de Bains, Électricité.

Voiture directe quotidienne de Paris (Quai d'Orsay) 7 heures du soir.

Demander la nouvelle brochure illustrée (franco) à F. KIECHLE, directeur de la Station thermale, **VERNET-LES-BAINS** (Pyrénées-Orientales)

ELLIMAN'S Embrocation

POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins, Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

Officiers Ministériels

NEUILLY-sur-Seine PROPTÉ bd d'Argenson, 4 Conten. 1.750 mètres environ. Mise à p. : 250.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. n. Paris, 27 juin. S'ad. à Me DUBOST, not., 32, r. des Mathurins.

maisons 17e arr. RUE ST-FERDINAND, 20. Cce 555 m. Rev. brut 20.507 fr. M. à pr. : 200.000 fr. Rue ACACIAS, 39. Cce : 728 m. R. b. 11.637 fr. M. à pr. : 100.000 fr. A adj. Ch. not. Paris. 20 juin 1911. Me BOSSY, not., 11, rue des Pyramides.

VENTE au Palais, le 28 juin 1911, à deux heures. En un seul lot
Maison à Paris **66, COURS DE VINCENNES**
(12e arrondissement). Contenance : 418 m. 86.
Revenu brut : 18.672 fr. 45. Prêt du Crédit Foncier. Mise à prix : 200.000 francs.
S'adresser pour les renseignements à Me GIEULES, avoué, à Paris, 6, rue d'Alger et à MAXIME AUBRON, notaire.

VENTE au Palais, à Paris, le samedi 1er juillet 1911, à deux heures. En un lot.
10 MAISONS A PARIS (XIIIe arrond.)
rue Jeanne-d'Arc et rue Nationale formant
LA CITE JEANNE-D'ARC et le passage Thuilleux
Mise à prix : 894.000 francs. S'adresser à Me LEBOUCQ, avoué, 29, rue des Pyramides ; à Mes DUPLAN et CASTAIGNET, avoués, BRÉCHEUX, notaire ; Débleumortier, administrateur judiciaire.

VENTE au Palais, à Paris, le 1er juillet 1911, à 2 heures. En deux lots.
1er lot **DOMAINE DE REUVILLE**
sis communes de Boutteville et Sainte-Marie-du-Mont, arrondissement de Valognes (Manche).
Contenance : 35 hectares 95 ares 12 centiares.
Mise à prix : 150.000 francs. 2e lot.
PROPRIÉTÉ A CARENTAN dite « Moscou »
arrondissement de Saint-Lô (Manche). Contenance : 19 hectares 97 ares 40. Mise à prix : 60.000 francs.
S'adresser à Me MARIN, avoué à Paris, RAYNAUD, syndic de faillites, à Paris, GIOT, notaire à Sainte-Marie-du-Mont.

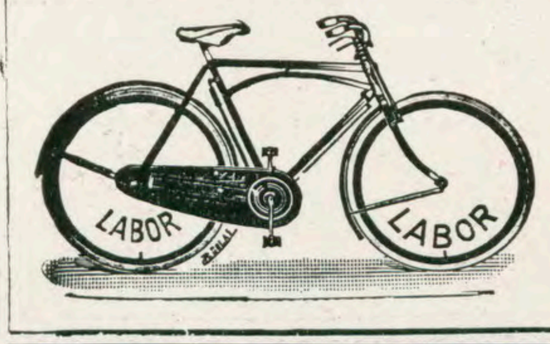
Grande Propriété **RUE FONDARY** 56 et 58. Cce 2.326 m. M. à p. : 240.000 francs. A adj. s. 1 ench. Ch. not. 27 juin 1911 S'ad. aux Mes MOISY et BRISSET, 128, r. La Boétie, dép. encl.

VENTE au Palais, à Paris, le 24 juin 1911, à 2 heures. 1er lot : Maison
24, RUE MONTMARTRE
à Paris. Revenu brut : 7.500 francs. Mise à prix 80.000 francs. 2e lot. Grande propriété dite
CHATEAU DE LEVRAINVILLE
sur la Juine, à Ormoy-la-Rivière (Seine-et-Oise).
Mise à prix : 30.000 francs.
S'adresser : Mes DURNERIN, CORTOT, FREDIN, avoués ; F. ROBIN, PRUD'HOMME, HUGUENOT, notaires à Paris. LESCUYER, notaire à Etampes.

VENTE au Palais, le 28 juin 1911, à deux heures. 1° TERRAIN D'ANGLE
RUE DE CRIMEE, 208 et rue de Cambrai.
Contenance : 953 mètres environ, revenu 2.850 francs.
Mise à prix : 124 000 francs.
2° TERRAIN CITE BERNKOFF
Contenance : 2.316 mètres 50 environ. Revenu 7.578 francs environ. Mise à prix : 208.500 francs.
S'adresser à Mes AYMÉ BONNIN, ANCELOT, SIMETTE, avoués, et HOUDART, notaire à Paris.

PROP. av. Hôtel particulier Cce 499 m. 27. R. br. 12.521 fr. **R. JOUFFROY, 70** M. à p. : 180.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 4 juillet. S'ad. Me ROBIN, not. 2, r. du 4-Septembre.

MONS 25 et 27, r. Chaligny, 1.124 m. R. br. 20.702 fr. M. à p. : 175.000 fr. Bd Richard-Lenoir, 21. Cce : 118 m. R. b. 3200 fr. M. à p. : 30.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. not. 4 juillet. Me F. DELAPALME, 250, bd St-Germain.



LABOR

Catalogue 48 pages franco.

23, Avenue du Roule

NEUILLY-SUR-SEINE

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS par les *Plaques Autochrômes*

SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS

Le Pneu "L'ELECTRIC"

avec ses GOMMES COMPRIMÉES

BÈGUES

Ecr. à l'Institut des Bègues, subventionné par l'État (1890) Bd Longchamp, 142, *à Marseille*. Honoraires après guérison

AUTOLAK Une légère friction remet à neuf le vernis des autos, carrosserie, meubles vernis, cirés, laqués. EN VENTE PARTOUT. Boite essai 1 franc fco, 51, rue Turenne, Paris

2 Carrosseries conduite intérieure et un Phaëton-landaulet à vendre chez BRUNAR et COULON, 24, boulev. d'Asnières, île de la Jatte, Neuilly-s-Seine.

PARFUM ULTRA PERSISTANT CAMPÉADOR ED. PINAUD

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cº, June 17 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger,* 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

17 Juin 1911 — Nº 665
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

ALCANTARA II, VAINQUEUR DU PRIX DU JOCKEY-CLUB (1)

Dimanche dernier, à Chantilly, se disputait le Prix du Jockey-Club (2.400 mètres, 100.000 francs) La victoire revint à Alcantara II, au baron de Rothschild. Dès le début, le fils de Perth prenait plusieurs longueurs d'avance sur le peloton que menait Combourg. Toute la course se passait dans cet ordre. Malgré tous leurs efforts, les suiveurs ne pouvaient rejoindre le leader qui au lieu d'être rattrapé, réussissait au contraire à augmenter son avance. Alcantara II triomphait par six longueurs sur Combourg.

(1) Voir page 403 et la double page.

LE CIRCUIT EUROPÉEN

1

2

3

4

5

6

22

21

20

19

18

7

8

9

10

11

17

16

15

14

13

12

La course organisée par le *Journal* commencera demain pour se terminer le 2 juillet. Elle a réuni 53 engagements

La troisième des grandes épreuves internationales portées au calendrier de l'aviation commencera demain. C'est en effet demain, à 6 heures, à Vincennes, que sera donné le premier départ du Circuit Européen.

Les engagés. Jamais épreuve de l'air n'a réuni une telle liste d'engagés. Celle-ci s'est close sur 68 concurrents. Parmi eux, 15 ont profité de l'article du règlement qui leur permettait de déclarer forfait. Il reste donc 53 engagements définitifs.

Nous donnons ci-dessous la liste complète, forfaits compris, avec les numéros d'engagement, les départs devant être pris dans cet ordre :

1.	Tabuteau	Biplan Bristol.
2.	*Prier*	*Monoplan Bristol.*
3.	Tétard	Biplan Bristol.
4.	*X...*	*Monoplan Bristol.*
5.	Védrine	Monoplan Morane.
6.	Frey	Monoplan Morane.
7.	Gaget	Monoplan Morane.
8.	Bathiat	Monoplan Sommer.
9.	Kimmerling	Monoplan Sommer.
10.	Molla	Monoplan Sommer.
11.	*Martin*	*Monoplan Sommer.*
12	Beaumont	Monoplan Blériot.
13.	Garros	Monoplan Blériot.
14.	Morin	Monoplan Blériot.
15.	Vidart	Monoplan Deperdussin.
16.	Prévost	Monoplan Deperdussin.
17.	Pascal	Monoplan Deperdussin.
18.	Legrand	Monoplan Deperdussin.
19.	*Blanchet*	*Biplan Bréguet.*
20.	*Debussy*	*Biplan Bréguet.*
21.	*X...*	*Biplan Bréguet.*
22.	Wynmalen	Biplan H. Farman.
23.	Comte d'Hespel	Monoplan Deperdussin.
24.	Bielovucic	Biplan Voisin.
25.	Amerigo	Monoplan Rep.
26.	Bobba	Monoplan Rep.
27.	Duval	Biplan Caudron.
28.	Cte de Robillard	Monoplan Antoinette.
29.	Denhaut	Biplan Danton.
30.	Loridan	Biplan Henri Farman.
31.	Charlix	Biplan Caudron.
32.	*X...*	*Biplan Anzani.*
33.	Renaux	Biplan Maurice Farman.
34.	Allard	Biplan Caudron.
35.	*Gaubert*	*Biplan Astra.*
36.	Contenet	Biplan Astra.
37.	Labouret	Biplan Astra.
38.	Lesire	Monoplan Morane.
39.	Barra	Biplan Maurice Farman.
40.	De Laët	Biplan Caudron.
41.	*X...*	*Monoplan Antoinette.*
42.	Garnier	Monoplan Morane.
43.	Denduyver	Biplan Aviator.
44.	*X...*	*Biplan Aviator.*
45.	*X...*	*Biplan Aviator.*
46.	Le Lasseur	Monoplan Blériot.
47.	Barillon	Monoplan Barillon.
48	Prince de Nissole	Monoplan Tellier.
49.	Weymann	Monoplan Nieuport.
50.	*Grellet*	*Monoplan Vendôme.*
51.	Gibert	Monoplan Rep.
52.	*X...*	*Mon Bonnet-Labranche.*
53.	Baron de Francq	Monoplan Deperdussin.
54.	Valentine	Monoplan Deperdussin.
55.	S Fersa	Monoplan Vinet.
56.	Morisson	Monoplan Morane.
57.	*Hirth*	*Monoplan Rumpler.*
58.	Mis de Romance	Mon Bonnet-Labranche.
59.	*Spoo-Naërt*	*Biplan Farman.*
60.	Bill	Biplan Henri Farman.
61.	Georges Gay	Biplan Voisin.
62.	Landron	Monoplan Pischof.
63.	Verrept	Monoplan Morane.
64.	Lemartin	Monoplan Blériot.
65.	Kuhling	Monoplan Biériot.
66	Dalger	Monoplan Morane.
67.	Train	Monoplan Train.
68.	Van Meel	Biplan Van Meel.

Les noms en *italiques* sont ceux des concurrents ayant déclaré forfait. Les 53 appareils restant engagés se divisent en 35 monoplans et 18 biplans.

Les étapes et les prix. Le Circuit Européen comprend 9 étapes qui sont les suivantes :

Dimanche 18 juin. — Première étape : Paris-Liége, escale obligatoire à Reims. Arrivée à l'aérodrome d'Ans-Liège. Prix : 40.000 francs, offerts par la ville de Liége au classement de l'étape.

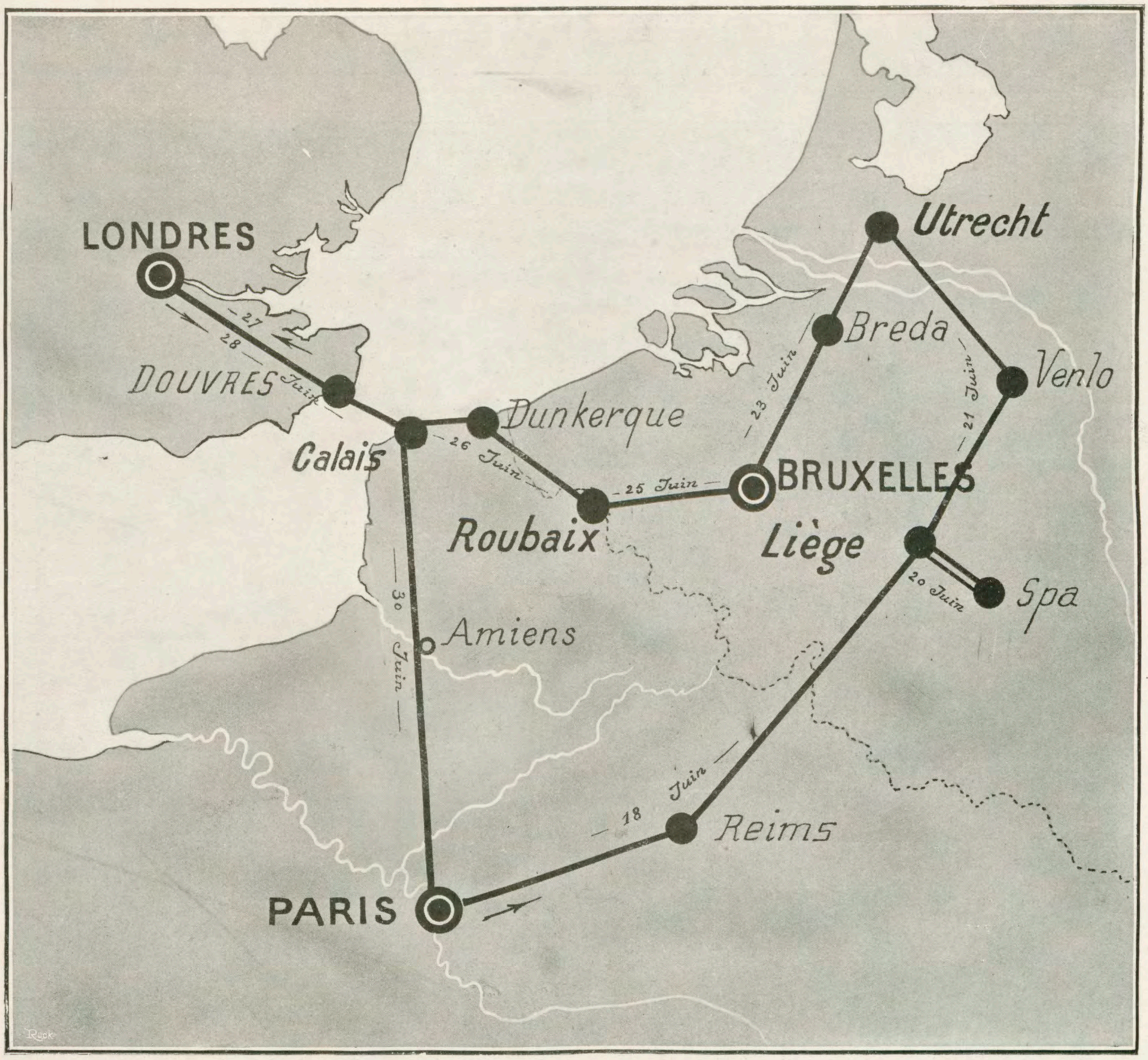
Mardi 20 juin. — Seconde étape : Liége-Spa-Liége, escale obligatoire au terrain de Belle-Fagne, près Malchamp. Prix : 10.000 francs, offerts par la ville de Spa au classement de l'étape.

Mercredi 21 juin. — Troisième étape : Liége-Utrecht (Sœsterberg), escale obligatoire à Venloo. Prix : 40.000 francs, offerts par le comité néerlandais dont 30.000 francs à l'étape Liége-Sœsterberg et 10.000 francs au premier aviateur hollandais.

Vendredi 23 juin. — Quatrième étape. — Utrecht-Bruxelles, escale obligatoire à Bréda. Arrivée à l'aérodrome obligatoire de Berchem-les-Bruxelles. Prix : 40.000 francs, dont 25.000 francs au classement général Paris-Liége-Spa-Liége-Sœster-

Quelques concurrents du Circuit Européen.

1. André Beaumont. — 2. Védrine. — 3. Garros. — 4. Frey. — 5. Vidart. — 6. Eugène Renaux. — 7. Tabuteau. — 8. Wynmalen. — 9. Weymann. — 10. Bielovucic. — 11. Kimmerling. — 12. Bathiat. — 13. Lemartin. — 14. Roger Morin. — 15. Bill. — 16. Emile Duval. — 17. Legrand. — 18. De Laët. — 19. Amerigo. — 20. Barillon. — 21. Le Lasseur de Ranzay. — 22. Train.



Carte de l'itinéraire du Circuit Européen.

Le Circuit Européen s'étend sur quatre pays différents : la France, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre, avec deux traversées de la Manche entre Calais et Douvres.

berg-Bruxelles, et 15.000 francs, dont 10.000 offerts par la ville de Bruxelles et 5.000 par l'aérodrome de Berchem-les-Bruxelles, au classement de l'étape.

Dimanche 25 juin, — Cinquième étape : Bruxelles-Roubaix. Arrivée à l'aérodrome de l'Exposition de Roubaix. Prix : 15.000 francs, offerts par le comité d'aviation de l'Exposition de Roubaix.

Lundi 26 juin. — Sixième étape : Roubaix-Calais, escale possible à Dunkerque. Arrivée au champ de courses de Calais. Prix : 10 000 francs, offerts par la municipalité de Calais au classement de l'étape. Au cas d'escale à Dunkerque, prix supplémentaires.

Mardi 27 juin. — Septième étape : Calais-Londres, escale obligatoire à Douvres, Brighton. Arrivée obligatoire à l'aérodrome de Hendon-Park. Prix : 72.500 francs, dont 62 000 francs offerts par le *Standard* au classement Paris-Londres; 10.000 francs offerts par la municipalité de Brighton pour l'étape.

Jeudi 29 juin. — Huitième étape : Londres-Calais, par la même route qu'à l'aller. Prix : 10.000 francs, dont 5.000 offerts par la municipalité de Calais: 5.000 sur les 25.000 votés par Vincennes et les communes des environs pour le retour de Londres à Vincennes.

Vendredi 30 juin. — Neuvième étape : Calais-Paris, escale à Amiens. Arrivée à Vincennes jusqu'au 2 juillet. Prix : 220 000 francs, dont 200.000 offerts par le *Journal* pour le classement général du circuit; 20.000 francs sur les 25.000 votés par les municipalités de Vincennes et des environs pour l'étape Calais-Paris.

L'épreuve comporte au total 457.000 francs de prix. C'est la plus grosse somme offerte jusqu'ici aux aviateurs pour une même épreuve.

Le Règlement. Comme on le voit, le Circuit Européen diffère entièrement des deux épreuves qui l'ont précédé et dont la caractéristique était de comporter de très longues étapes. Celles de la course du *Journal* sont, au contraire, très courtes. Elles laisseront, par suite, moins de place à la chance. S'ensuit-il que l'épreuve reviendra à l'appareil le plus rapide? Il y a beaucoup à parier qu'il en sera ainsi. Cependant, avec ces multiples atterrissages à points fixes, l'habileté du pilote entrera beaucoup également en ligne de compte.

Comme dans Paris-Madrid, le classement se fera par le temps, officiellement chronométré, pris du départ officiel, à l'arrivée à l'étape. Les contrôles d'arrivée seront fermés à l'heure du premier départ. Néanmoins, ils seront suspendus entre 9 heures du soir et 3 heures du matin; tout concurrent ayant atterri après 9 heures sera considéré comme arrivé le lendemain matin à 3 heures. Les départs seront donnés à Paris dans l'ordre d'inscription et dans les autres villes dans l'ordre d'arrivée, ou de classement.

Les concurrents seront, pour le classement, répartis en trois catégories :

A, ceux qui auront accompli tout le parcours dans les temps fixés;

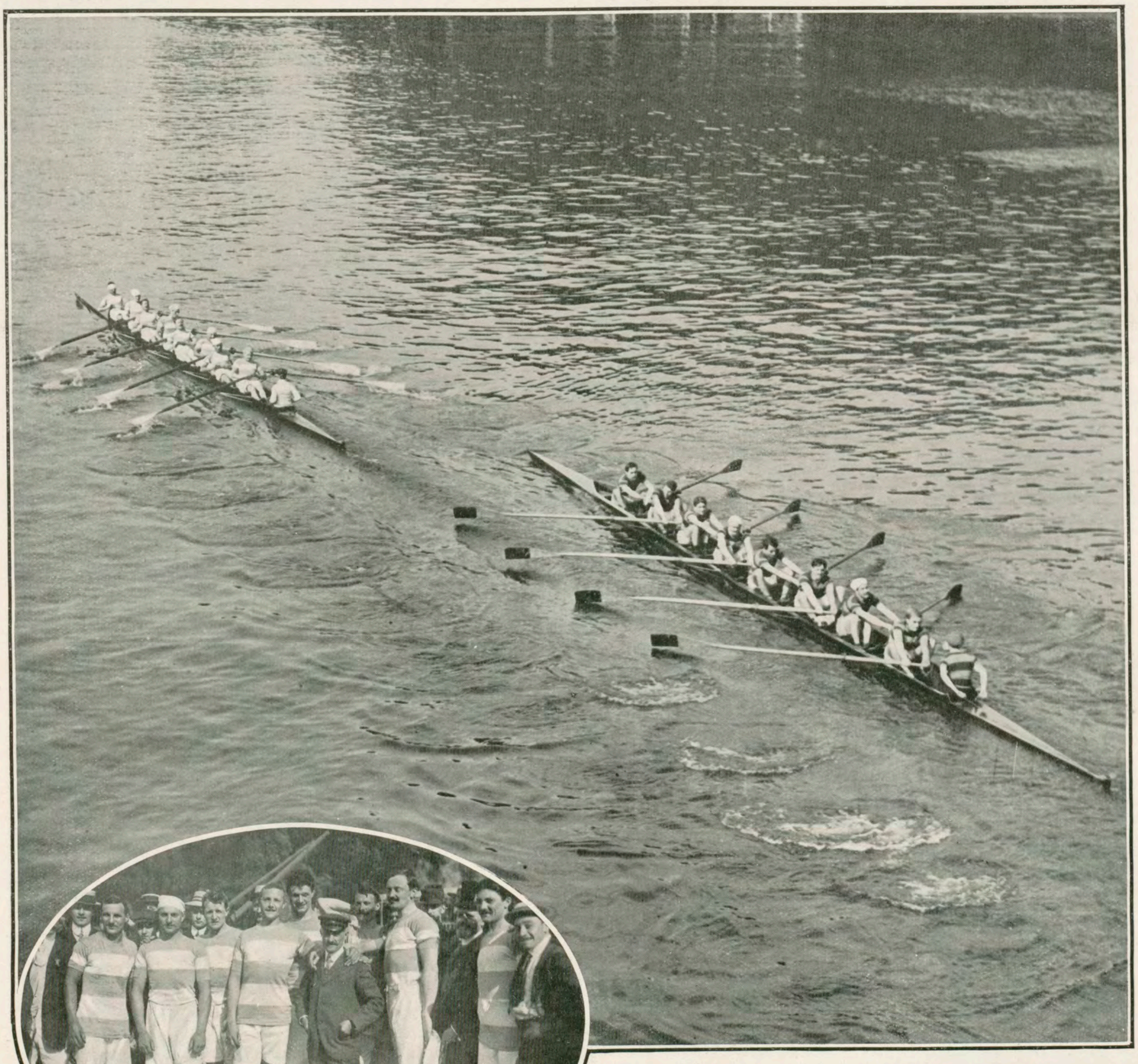
B, ceux qui auront accompli tout le parcours, mais seront arrivés à un terminus d'étape après l'heure de la fermeture du contrôle;

C, ceux qui n'ont accompli qu'un certain nombre d'étapes. Les premiers auront droit à tous les prix; les seconds aux prix d'étapes et aux prix Paris-Bruxelles et Paris-Londres; les troisièmes, uniquement aux prix d'étapes. Il serait difficile de faire un choix dans cette liste de concurrents qui comprend tous les maîtres du volant. Mais, sur des étapes restreintes comme celle du Circuit, Védrine qui a l'appareil le plus rapide, me semble le plus redoutable.

MARCEL VIOLLETTE

LE MATCH ROWING-MARNE

La Société Nautique de la Marne a triomphé dans la 28e rencontre entre les deux plus anciennes sociétés nautiques parisiennes.



Avant le Pont de Saint-Cloud.

Pendant les deux premiers kilomètres, les équipes restèrent bord à bord. Les vainqueurs ont mis 19 m. 35 s. pour parcourir les 6 kilom. 300 qui séparent Billancourt du Pont de Suresnes.

L'équipe victorieuse.

Légèrement plus lourde et surtout fort bien entraînée par le barreur Barberolle, l'équipe de la Société Nautique de la Marne a paru excellente, elle a mis 19 m. 42 s. pour accomplir le parcours.

Le sport nautique, qui, jusqu'à présent, semblait, très injustement d'ailleurs, délaissé du grand public, commence a intéresser la foule.

Dimanche se disputait le 28e match mettant aux prises les « huit » respectifs du Rowing Club de Paris et de la Société Nautique de la Marne.

Depuis le départ donné à Billancourt jusqu'à l'arrivée au pont de Suresnes, les deux rives de la Seine, les ponts de Sèvres et de St-Cloud étaient noirs de monde, pendant que de nombreux canots suivaient les concurrents, les encourageant de leurs applaudissements.

Il est certain que nous sommes encore loin de l'enthousiasme soulevé par la rencontre Oxford Cambridge, mais le sport nautique a fait un très grand pas.

La course fut réellement empoignante. Pendant deux kilomètres, les 16 athlètes, luttèrent avec un acharnement effrayant, sans parvenir à se dépasser et lorsque, vers le pont de Saint-Cloud, la Société Nautique de la Marne eut pris une longueur à son adversaire, ce ne fut pas encore fini

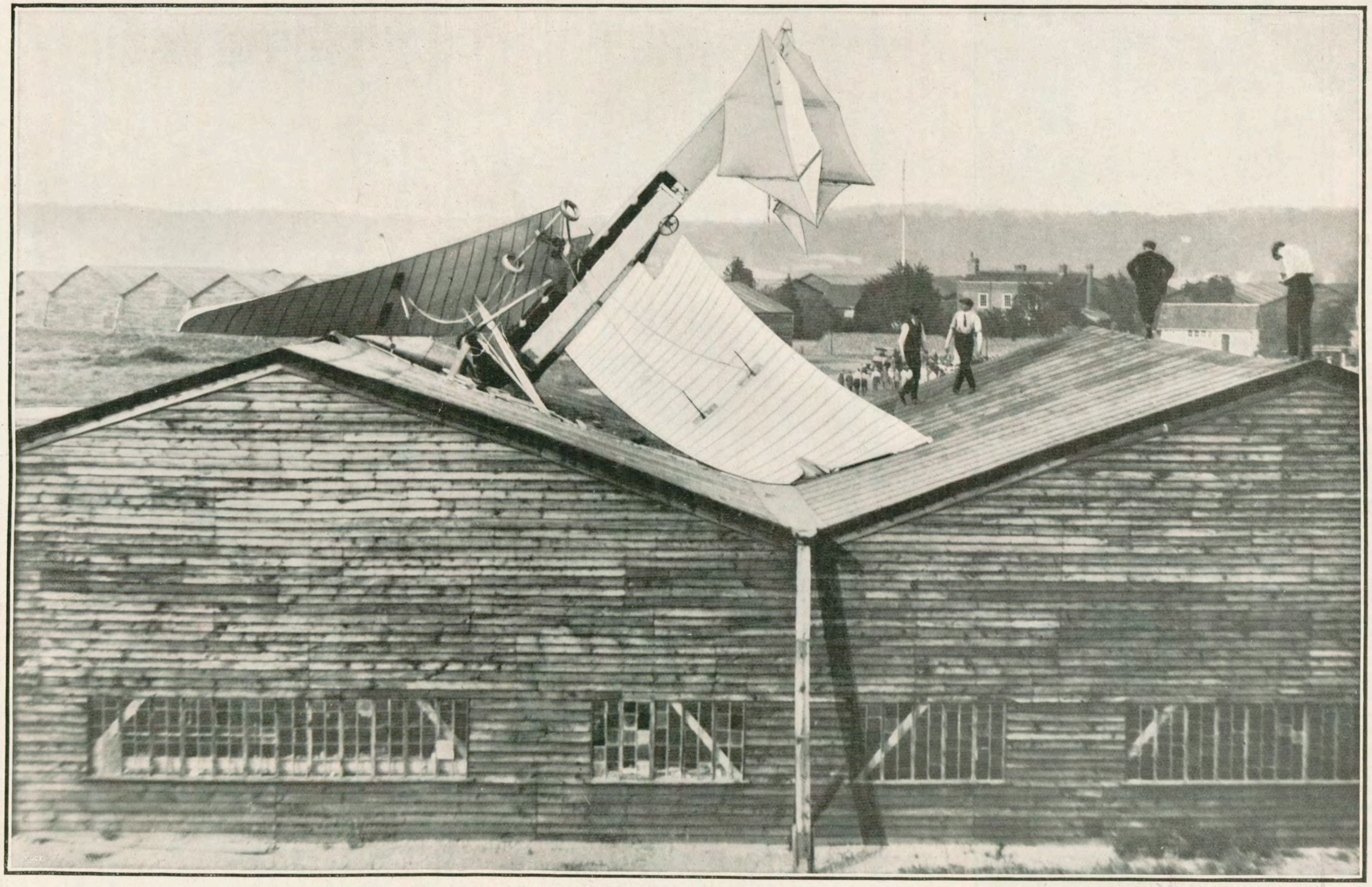
Deux fois, on eut l'impression que l'équipe qui était en arrière allait passer à son tour, mais la discipline des premiers annihila toutes les tentatives et, première depuis 3 kilomètres, la Marne fut première au but à deux longueurs devant le Rowing. Les vainqueurs avaient mis 19 m. 37 s. pour parcourir les 6 kilom. 300 qui séparent le départ de l'arrivée, les seconds étaient en retard de 5 secondes, leur temps étant de 19 m. 42 s.

Cette victoire met à égalité les deux sociétés, 14 à 14.

Jean Auger.

La Vie au Grand Air

L'AVIATEUR LATHAM TOMBE SUR UN TOIT



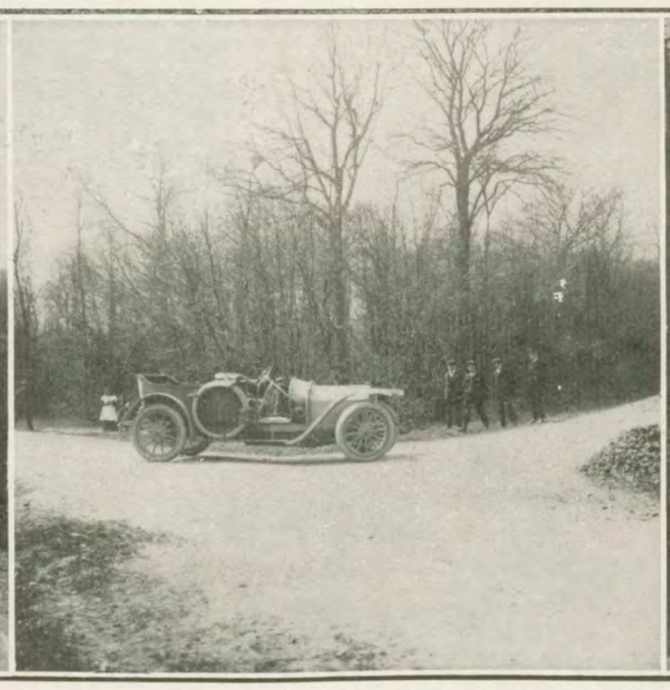
L'APPAREIL APRÈS L'ACCIDENT.

Le 5 juin, le populaire aviateur Latham évoluait aux applaudissements du public sur l'aérodrome de Brooklands, lorsque, tout à coup, on voyait son appareil zigzaguer dans les airs, puis s'effondrer. Monoplan et pilote tombaient sur le toit d'un hangar. Les témoins de la chute, étreints par une terrible angoisse, se précipitaient au secours de Latham, quand ils le voyaient se dégager des débris et descendre sur le sol. Il n'avait aucune blessure et pour prouver à la foule qu'il ne se ressentait nullement de l'accident, il exécutait ensuite de nouveaux vols au milieu de l'enthousiasme général.

LA COUPE DES VOITURES LÉGÈRES

Le chemin forestier

Virage à angle aigu dans le chemin forestier, assez difficile à prendre.



La sortie de Selles.

Encore des virages difficiles à la sortie de Selles, que la route laisse sur sa gauche.

Avant Selles.

Virage à angle droit sur un pont très étroit avant d'entrer dans Selles.

Quelques considérations sur le règlement de la Coupe des voitures légères de Boulogne qui se disputera le 25.

Les engagements viennent d'être clos pour la Coupe de Boulogne, organisée par l'*Auto*, et qui s'affirme déjà comme un très gros succès.

Les voitures qui prendront part à la course devront avoir des moteurs dont la cylindrée ne dépassera pas trois litres, et le rapport de la course à l'alésage devra être compris entre un et deux. D'autre part, un poids minimum de 800 k. est imposé aux concurrents, et des clauses spéciales régissent les formes des carrosseries.

Le but de l'auteur du règlement (en l'espèce notre camarade Ch. Faroux), a été de permettre aux constructeurs de sortir des voitures se rapprochant le plus possible d'un type commercial. La course doit en outre nous indiquer quel est le meilleur rapport à adopter entre les dimensions du moteur, course et alésage. Jusqu'alors, on s'était contenté de fixer une limite supérieure à l'alésage.

Moteurs plats ou moteurs longs.

On sait qu'à cylindrée égale, un moteur plat, c'est-à-dire à faible course de piston pour un grand alésage, a une puissance supérieure à un moteur à longue course.

Le fait est si bien connu que, lors de la célèbre Coupe du Kaiser, tous les concurrents avaient adopté des moteurs plats. Verrons-nous donc des moteurs dits moteurs carrés (alésage égal à la course) au Circuit de Boulogne? Et si de tels moteurs figurent, remporteront-ils la palme? Il est permis d'en douter.

Le moteur le plus court compatible avec le règlement est le 98 × 99, sensiblement carré (pour les 4 cylindres, naturellement).

Bien poussé, pourvu de larges soupapes (et probablement de soupapes multiples) un tel moteur atteindra, dans son cycle, une pression moyenne de 8 kilos, par exemple. Jusqu'alors on n'a guère dépassé cette valeur. Dans ces conditions, et avec une vitesse de rotation suffisante pour permettre une grande vitesse linéaire du piston, on atteindra sans doute avec ce moteur plus de soixante chevaux.

Il faudra pour cela arriver à le faire tourner à 3.000 tours à la minute.

Les forces d'inertie engendrées par les organes à mouvement alternatif (piston et bielles) doués d'une telle vitesse, seront énormes, et l'équilibrage s'en ressentira.

N'oublions pas en effet que, dans un 4-cylindres, les réactions obliques des bielles ne sont pas équilibrées, et ne peuvent pas l'être.

D'autre part, si les forces d'inertie sont équilibrées, elles ne le sont que par l'intermédiaire du vilebrequin, qui, pour résister, devra forcément être assez lourd : d'où, par suite, augmentation du poids des bielles, et comme conséquence, des pistons.

Le moteur long de même cylindrée aura 79 d'alésage pour 152 de course. Il sera nettement moins puissant, toutes choses égales d'ailleurs.

Mais il pourra aussi être beaucoup mieux équilibré : Le châssis qui le supportera en ressentira l'heureuse influence, et la vitesse s'en trouvera augmentée.

N'oublions pas, en effet, que toute trépidation est une perte de travail, qu'elle soit causée par les aspérités de la route ou par les soubresauts du moteur.

Le moteur long présentera encore un autre avantage, prépondérant à notre avis sur un circuit aussi dur que celui de Boulogne : sa souplesse.

On sait que la souplesse d'un moteur est la faculté plus ou moins grande qu'il possède, de se prêter à des vitesses de rotations plus ou moins grandes.

Inutile d'insister beaucoup pour faire ressortir l'énorme avantage qu'une voiture de course retirera d'un moteur souple :

Bien des changements de vitesse seront évités, et qui dit changement de vitesse dit aussi perte de temps.

D'autre part, le nombre des combinaisons d'engrenages portée par un châssis est forcément limité : on s'en tient à quatre au maximum. Or, bien souvent, le moteur peu souple, qui peine en quatrième au point de ne pouvoir tenir sur cette multiplication, emballe en troisième tellement qu'on est obligé de fermer en partie l'admission des gaz. Quel est le conducteur qui n'a ressenti le besoin d'une vitesse intermédiaire qui lui manque ?

Un moteur souple pourra donc racheter ainsi une légère infériorité de puissance.

Or, un moteur à longue course est incontestablement plus souple qu'un moteur plat : on le constate immédiatement en comparant les caractéristiques... ou simplement en essayant successivement deux voitures de moteurs différents.

A quoi cela tient-il ? A des causes nombreuses, dont la principale est sans doute la suivante :

Dans un moteur plat, le temps du travail est extrêmement court. A chaque cycle, c'est une véritable explosion qui se produit dans les cylindres ; le couple moteur transmis au volant est irrégulier.

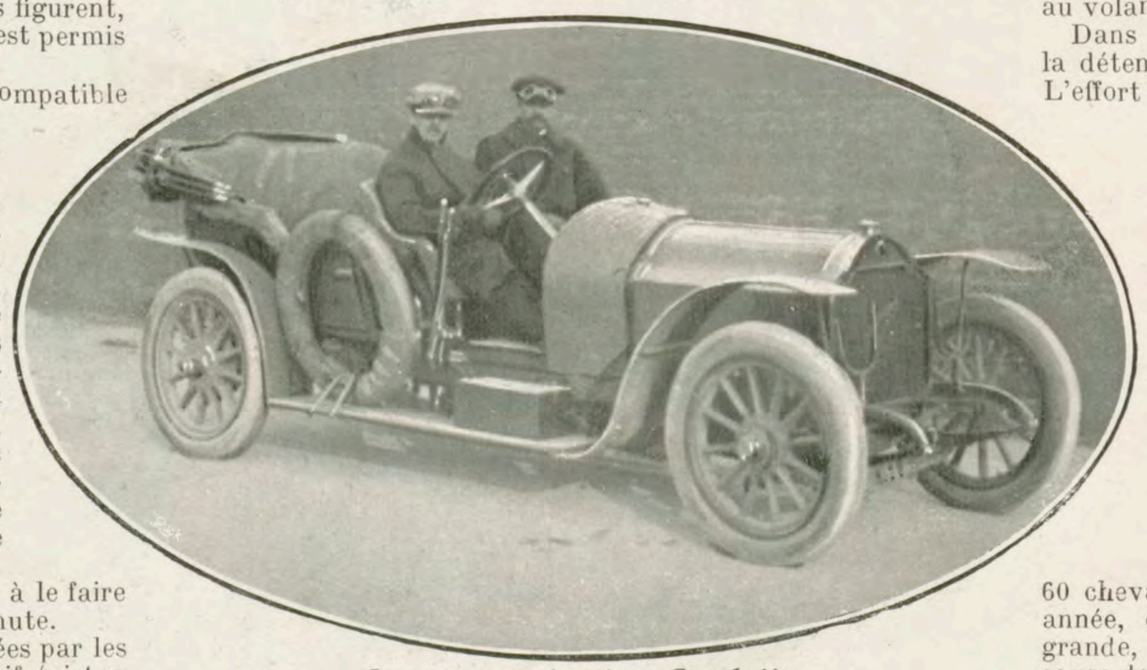
Dans un moteur long, au contraire, la détente dure un temps appréciable L'effort est plus soutenu, et on conçoit que cet effort varie moins avec la vitesse.

La course nous renseignera certainement sur la meilleure utilisation de la cylindrée. Mais nous serions fort étonné si la victoire revenait à un moteur plat.

Les vitesses que l'on atteindra.

Quelles vitesses atteindra-t-on sur le circuit cette année ? Peut-être la moyenne ne sera-t-elle pas très supérieure à celle des *Hispano-Suiza* de l'an dernier, à cause de la difficulté du circuit. On peut tabler sur 60 chevaux pour les moteurs de cette année, d'où une vitesse un peu plus grande, pas beaucoup plus cependant à cause des conditions imposées aux carrosseries.

HENRI PETIT.



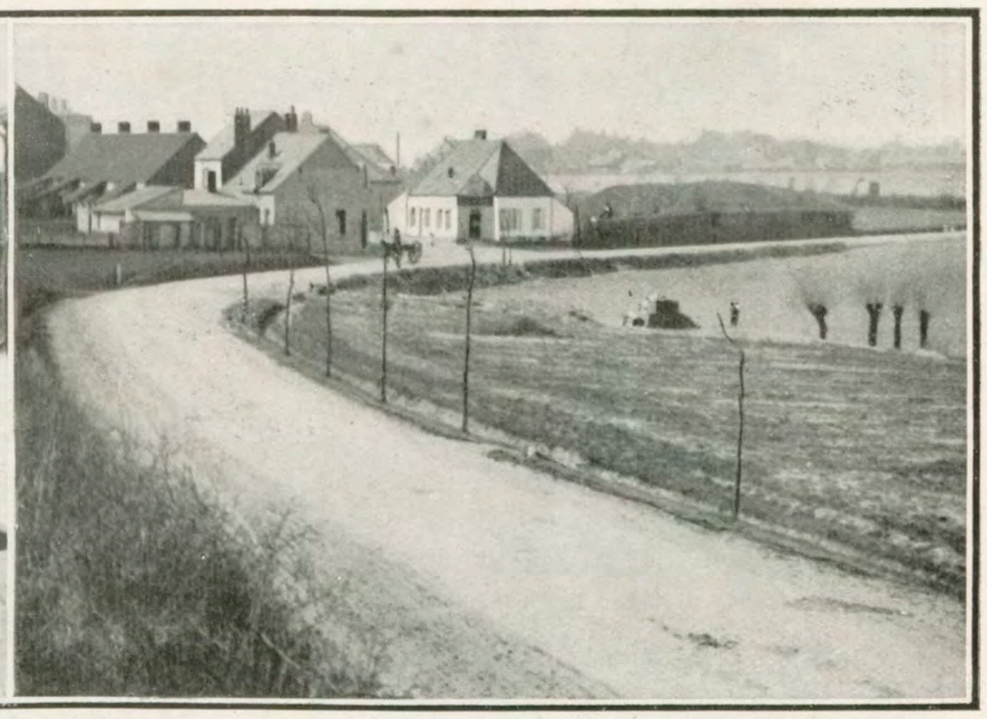
La voiture de la *Vie au Grand Air*.

L'excellente voiture Turcat-Méry qui avait été mise à notre disposition par M. Paul Meyan pour aller explorer la route du Circuit de Boulogne.

QUELQUES VUES DU CIRCUIT DE BOULOGNE

A Menneville.

La route, on le voit par les divers clichés que nous publions, est accidentée et empêchera les vitesses trop excessives.



L'arrivée à Desvres.

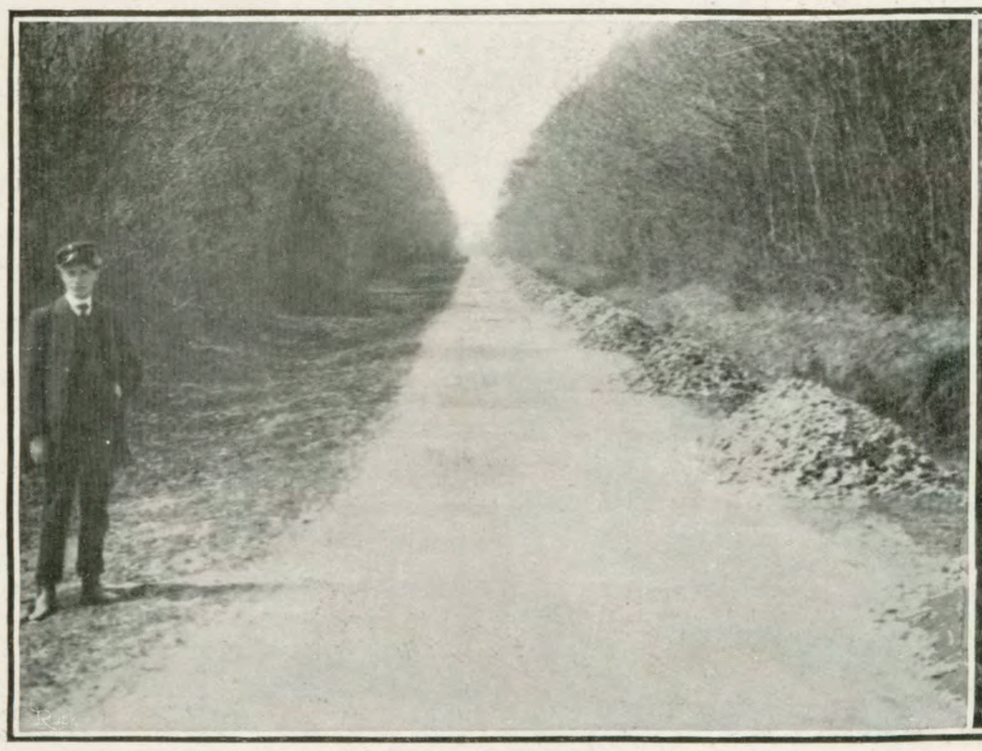
La route passe entre les deux maisons qu'on aperçoit au loin, par un virage très brusque à gauche.

A Desvres.

Pour éviter la traversée de la petite ville, la route prend à droite entre les maisons par un tournant très dur

La sortie de Desvres.

La route est étroite et sinueuse dans les bois, jusqu'à un chemin forestier qu'on trouve plus loin à gauche.



Le chemin forestier.

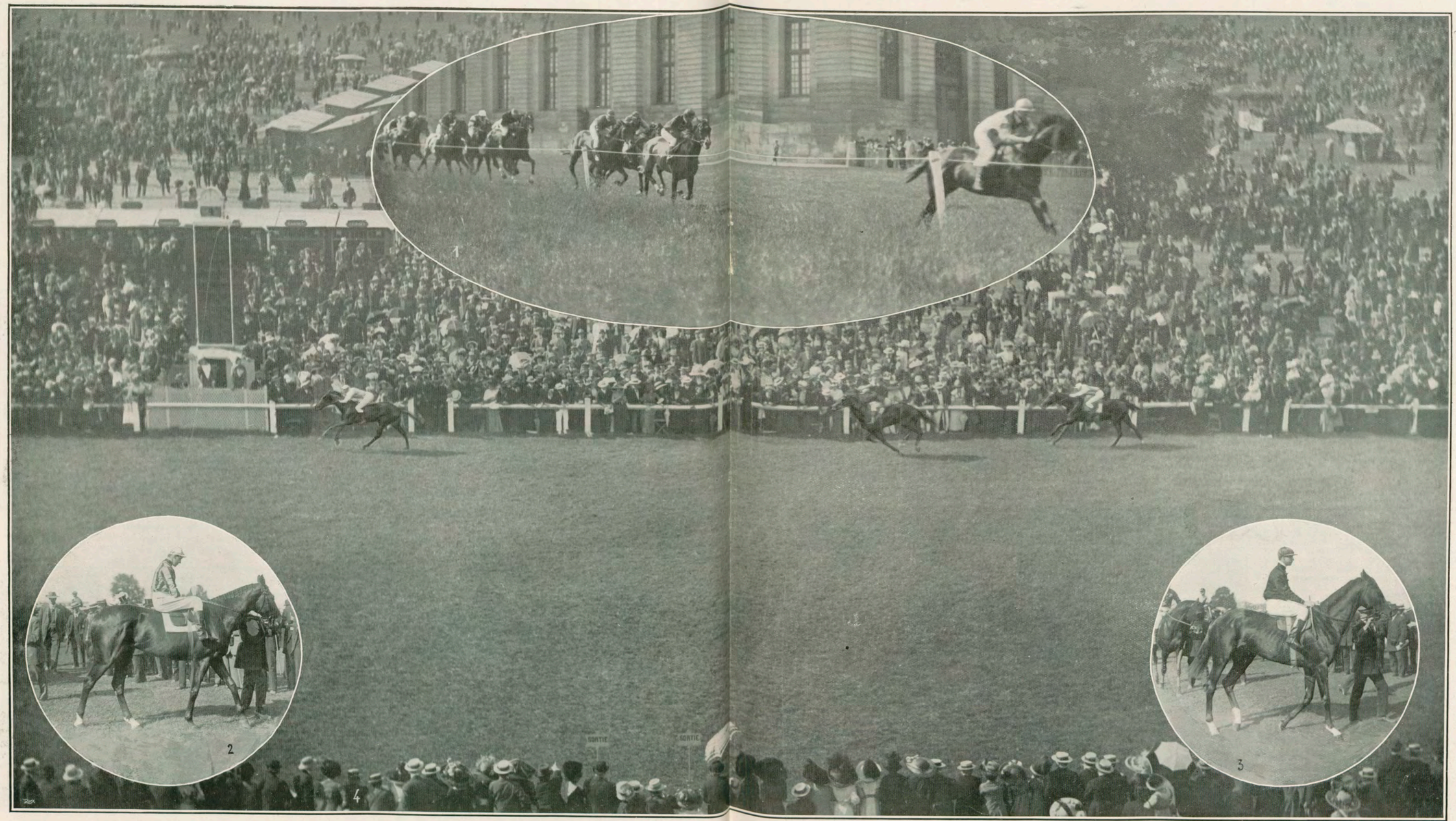
Ce chemin mesure 600 mètres, il est très étroit et en dos d'âne. C'est par lui qu'on rejoint l'ancien circuit.

La fin du chemin forestier.

Il se termine par 200 mètres de descente à dix pour cent et un virage à angle droit à gauche, sur l'ancien circuit.

La Vie au Grand Air

ALCANTARA II TRIOMPHE SANS LUTTE DANS LE DERBY



Alcantara II.

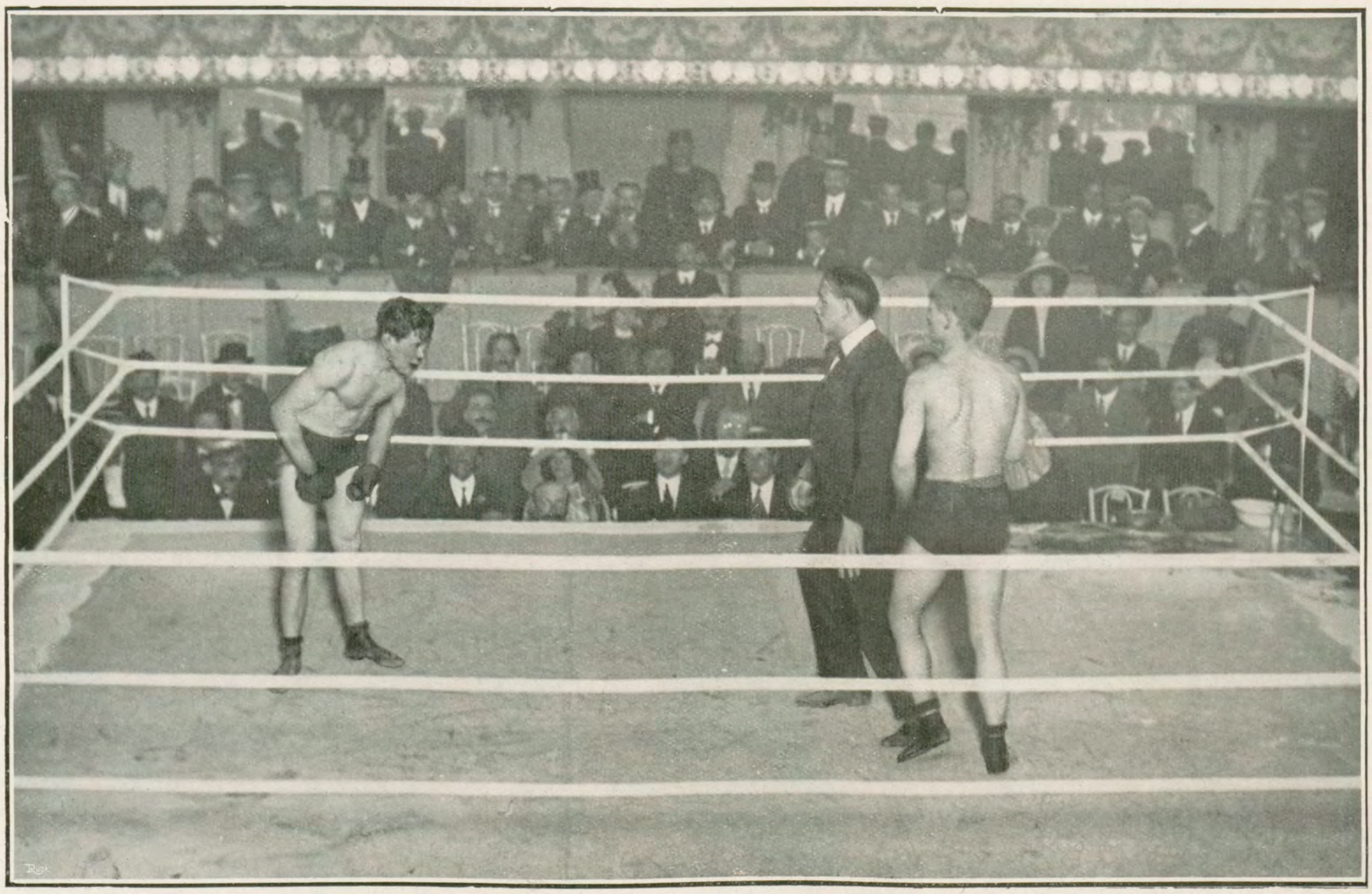
Combourg.

Cavallo.

L'ARRIVÉE DU PRIX DU JOCKEY-CLUB A CHANTILLY (2.400 mètres, 100.000 francs.)

Alcantara II, au baron de Rothschild, prenait le commandement dès le départ. Il entrait, bien détaché dans la ligne droite, devant Combourg et Cavallo et tous trois restaient seuls en course. Alcantara II finissait premier à six longueurs de Combourg, à deux longueurs et demie devant Cavallo. Puis à cinq longueurs, Maki II et Sea Lord précédaient ensemble Granite et Traversin, Faucheur avait renoncé. — En haut, le passage devant les écuries, Alcantara mène loin devant Combourg. En bas, à gauche, Cavallo, à M. Sol Joel, arrivé troisième. — A droite, Combourg, à M. Frank Jay-Gould, arrivé second.

CARPENTIER EST CHAMPION DE FRANCE



Eustache — Carpentier

Eustache, méconnaissable, au quinzième round.

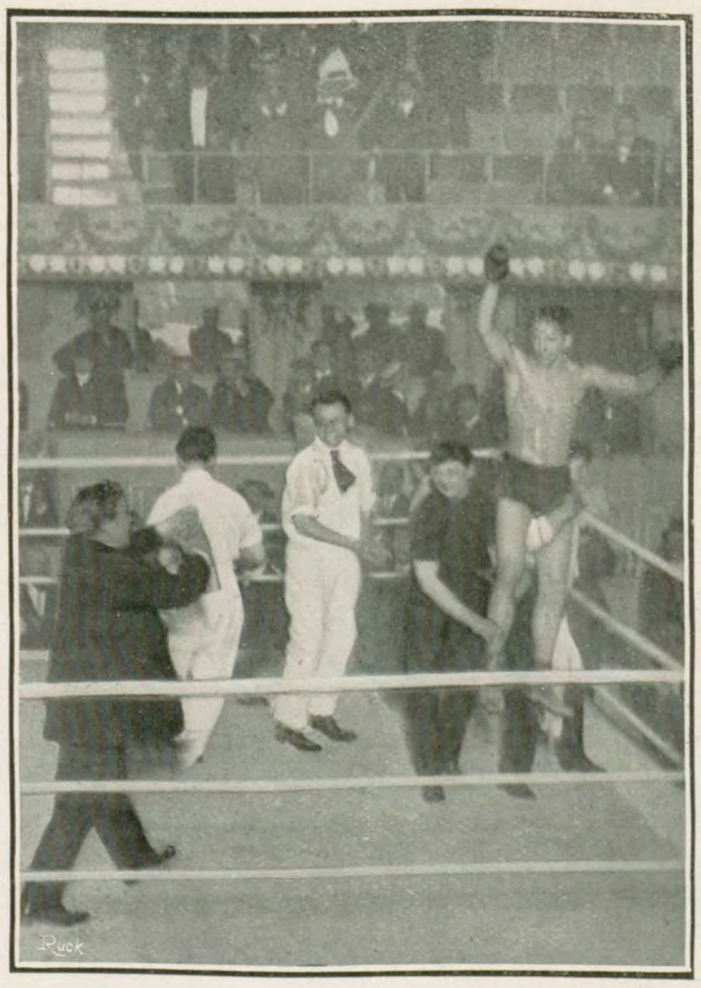
Carpentier a remporté une magnifique victoire sur Eustache, au Cirque de Paris, samedi dernier. Par ses coups vifs, précis et puissant, il mit son adversaire en piteux état et le força à abandonner après le seizième round, malgré tout son courage.

Après un match merveilleux, Carpentier a obligé Eustache à abandonner au seizième round et à lui laisser le titre de Champion de France.

RAREMENT, il nous fut donné d'assister à un match aussi beau, aussi passionnant que celui que nous avons admiré samedi dernier au Cirque de Paris. Hélas ! la foule n'était pas venue. Les vides étaient nombreux. Ceux qui croient s'y connaître en boxe avaient négligé de se rendre à une rencontre entre deux Français !

Le jeune Carpentier, qui boxe en public depuis six ans et qui est seulement âgé de 17 ans, nous avait habitués à sa virtuosité. Nous savions quelle science il possède. Nous l'avons vu s'élever peu à peu, grâce à l'intelligence de son fidèle manager et professeur Decamp. Il a gravi tous les échelons du pugilisme, progressant à mesure qu'il prenait du poids. Nous nous souvenons de ses débuts, en 1906, aux championnats amateurs de boxe française où, malgré ses onze ans et sa petite taille, il lançait des coups de pied furieux qui envoyaient à terre des adversaires beaucoup plus âgés et bien plus lourds que lui. A un moment, une crainte nous saisit : le tempérament de ce bambin pourrait-il s'accommoder du travail intensif qui lui était demandé ? les combats qu'il fournissait ne le fatigueraient-ils point ? Il ne fallait pas connaître la farouche énergie de l'apprenti-champion, il fallait ignorer la méthode de son conseiller pour émettre une semblable opinion. Et à chacun de ses matches, il émerveillait tous ceux qui le voyaient à l'œuvre et les boxeurs américains qui assistaient à ses diverses prouesses firent tous la même prophétie : « Ce petit deviendra champion du monde ! Il a vraiment la boxe innée ! »

Avec lui boxer ne consiste plus à porter des coups de poings, çà et là, où il trouve une ouverture. Non, il devine les attaques de ses adversaires, frappe à tel endroit pour l'endolorir, une fois sa besogne faite, il passera à une autre partie du corps, et ainsi de suite, il accomplira son œuvre destructrice méthodiquement, finement, comme un véritable artiste. C'est un virtuose !



Le triomphe.

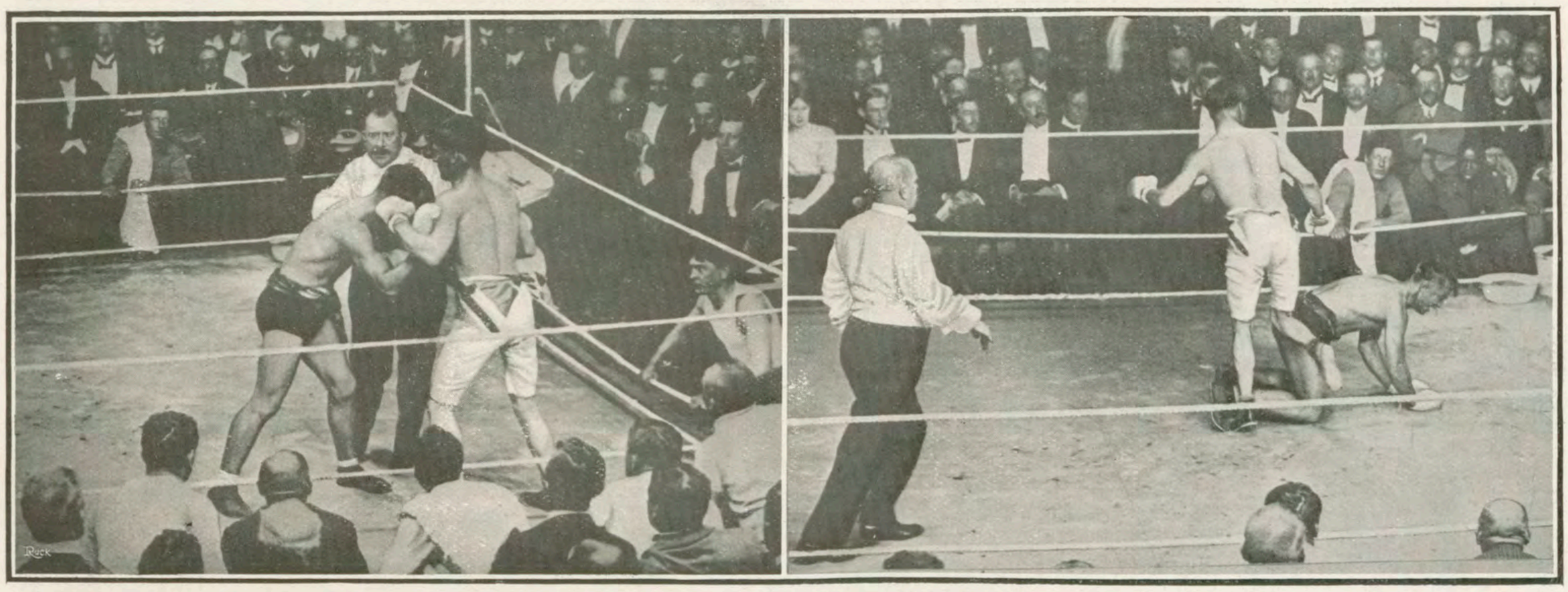
Carpentier vient de gagner. Il est proclamé champion de France des poids mi-moyens.

Eustache est l'homme qui a triomphé de Johnny Summers. Il a fait match nul avec Arthur Evernden, le vainqueur de Young Joseph ; il a été battu aux points par celui-ci, champion d'Angleterre, de si peu que les opinions furent partagées, Eustache en un mot est un pugiliste de grande valeur. Or, Carpentier à semblé jouer avec lui l'autre jour.

Il lui ferma l'œil gauche dès le début, puis passa à la joue qu'il boursouffla, à la bouche qu'il meurtrit, rendant le champion absolument méconnaissable. Avant de s'en prendre à la partie droite de la figure, d'un direct au nez, le petit Lensois obtint le premier sang de la soirée. Il boucha l'œil droit, puis sembla effrayé du supplice qu'il infligeait à son adversaire remarquable de courage. Il l'expédia à terre, mais Eustache se releva. Il voulait continuer. Ses seconds l'en empêchèrent. Ils jetèrent l'éponge après le seizième round, abandonnant la victoire et le titre de champion à Carpentier qui les avaient si difficilement et si glorieusement acquis. Voilà donc le gamin de 1906, champion de France à 17 ans. Quelle magnifique carrière se présente devant lui ! Et je crois que le temps n'est pas éloigné où il inscrira son nom sur le palmarès des championnats du monde.

J. M.

BILLY PAPKE EST TOUJOURS CHAMPION

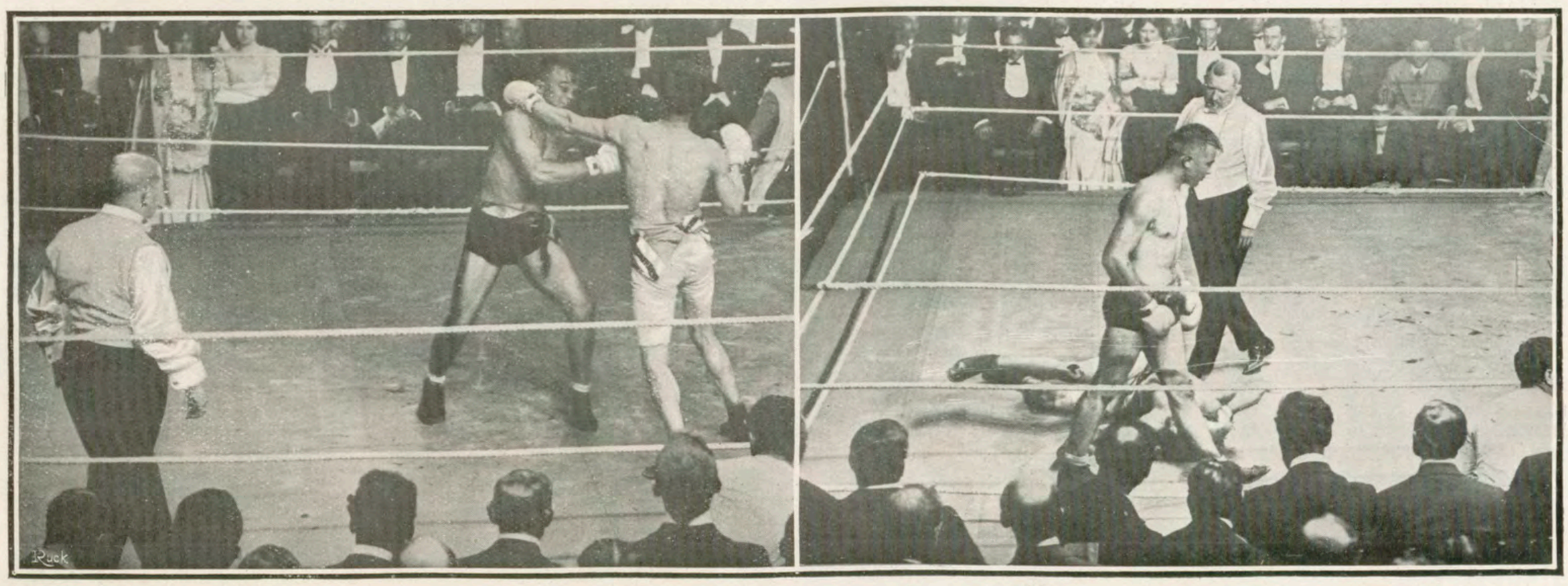


Un corps-à-corps.

L'arbitre Corri sépare les deux hommes au moment où Sullivan porte un crochet du gauche à la mâchoire de Papke.

Papke à terre.

Papke tombe, mais non point sur un coup. Il a trébuché en manquant un swing du droit. Cette chute semble l'amuser.



Le coup qui endort.

Un gauche de Sullivan est esquivé par Papke qui riposte d'un terrible hook du droit au cœur.

Sullivan knock-out.

Sullivan, reçoit le coup de Papke et, knock-out, tombe à terre, où il reste longtemps évanoui.

Ainsi qu'il était facile de le prévoir, le champion du monde des poids moyens, Billy Papke, qui rencontrait à Londres le 14 juin, le champion d'Angleterre, Jim Sullivan, remporta une victoire aisée. Dans leur chauvinisme exagéré, nos confrères d'Outre-Manche déclarèrent que l'Américain aurait dû être disqualifié parce qu'il abusait des corps-à-corps. Certes, la victoire de Sullivan sur une faute leur aurait fait plaisir. Mais quoique l'arbitre de la rencontre fût M. Corri, il était impossible d'adresser le moindre reproche à Billy Papke. Il combattit loyalement et le seul tort dont il se rendit coupable fut de ménager son adversaire avec trop de complaisance. Un cinématographe prenait des films avec onction. Peut-être les manœuvres de l'opérateur intéressaient-elles Papke au point de lui faire oublier qu'il était là pour combattre et non pour poser.

Les Anglais constatèrent donc que leur représentant avait un avantage considérable aux points et que ses petits coups malhabiles et inexpérimentés écrasaient Papke. Ils allaient entonner un hymne de victoire lorsque, semblant se réveiller, le champion du monde lança un terrible hook au cœur qui étendit à terre dans des contorsions lamentables celui qui avait triomphé de Tom Thomas, l'homme dont on fit un épouvantail et qui, en cette qualité, ne paraît pouvoir faire trembler que les moineaux.

D'ailleurs, le record de Jim Sullivan n'était pas celui d'un adversaire vraiment capable d'abattre un Billy Papke. Je crois même qu'ils sont nombreux les poids moyens et même welter-weight américains qui pourraient l'abattre à leurs pieds. Si vous le voulez bien, nous allons rappeler quelques-unes de ses rencontres.

Jim Sullivan débuta en 1906 par une défaite, par knock-out au premier round, que lui infligea Ch. Hickman, que Willie Lewis knock-outa en moins de deux minutes en 1909. Le même Ch. Hickman battait aux points, en 4 rounds, Jim Sullivan, en 1907. Puis notre champion faisait match nul avec le vieux Jeff Thorne, en 6 rounds. Ensuite, Jim Styles le battait en 6 rounds et Charlie Knock lui faisait subir deux échecs successifs en 4 rounds. C'était en 1908, l'année même où Peter Brown knock-outait le même Knock à la quatrième reprise. Joe White obligeait ensuite Sullivan à abandonner au septième round. Puis, succès décisifs, le champion d'Angleterre réussissait enfin à triompher de Curly Watson, de Caporal Baker, de Charlie Allum, les trois fois aux points, à mettre knock-out Charlie Knock à la neuvième reprise, à forcer Willie Fruitier (record !) à abandonner au second round, à knock-outer Tom Lancaster au onzième round et à battre Tom Thomas aux points. Tel était l'homme qu'on opposait à Billy Papke, tel était celui en qui les Anglais avaient confiance !

Et les journaux d'Outre-Manche ont déclaré que Papke avait boxé comme un novice, qu'il ignorait les règles les plus rudimentaires du noble art. Nous avons vu l'Américain contre Willie Lewis à Paris, nous avons pu apprécier sa valeur. Aussi, cette opinion est-elle de nature à nous étonner. Nos voisins savent pourtant reconnaître la bonne de la mauvaise boxe, c'est pourquoi nous avons la conviction que Papke a travaillé uniquement pour le cinématographe pendant neuf rounds et que dès qu'il eût satisfait aux conditions de son contrat, d'un coup il écrasa à terre les prétentions de son adversaire.

Jacques Mortane.

LE CHAMPIONNAT DES 100 KILOMÈTRES

Les coureurs sont pris par leurs entraîneurs.

Dès le départ, Darragon prend la tête et mène la course à sa guise. A partir du dixième kilomètre, il fait une hécatombe de records. Dans l'heure, il couvrait 79 kilom. 675. Détail technique : Pneumatique Continental.

DARRAGON, pour la troisième fois, a remporté, dimanche dernier au Parc des Princes, le championnat de France des 100 kilomètres. Le voilà à égalité avec son vieux rival Parent qui avait gagné le titre en 1908, 1909 et 1910. La valeur de l'excellent coureur légitime son succès. Mais ce qui fut le plus remarquable, ce fut la course du vieux Bouhours qui terminait second, à 400 mètres seulement, précédant Lavalade, Sérès, Simar et Parent. Celui qui remporta le championnat de France en 1897, en 2 h. 10 m. 6 s. 2/5 ; en 1898, en 2 h. 12 m. 7 s. 4/5 ; en 1900 en 1 h. 38. m. 20 s. ; en 1902 en 1 h. 41 m. 36 s. a couvert la distance en 1 h. 24 m. Nous sommes heureux de ce résultat pour le pauvre garçon qui mérite le succès plus que tout autre. Il est à souhaiter que cette performance brillante soit pour lui le prélude de nouveaux trophées et il ne sera pas banal d'assister à la résurrection de celui qui fut un prestigieux champion et qui est revenu en forme, après de longues années de retraite, en ne s'entraînant qu'un quart d'heure par jour.

La performance fut d'autant plus méritoire que Bouhours avait eu une crevaison de pneumatique qui l'avait obligé par conséquent à changer de machine. Et vers la fin, il réussit à reprendre un tour à Darragon. Peut-être eut-il pu faire mieux encore, si la malchance ne l'avait pas lâchement attaqué.

J. B.

Le nouveau champion.

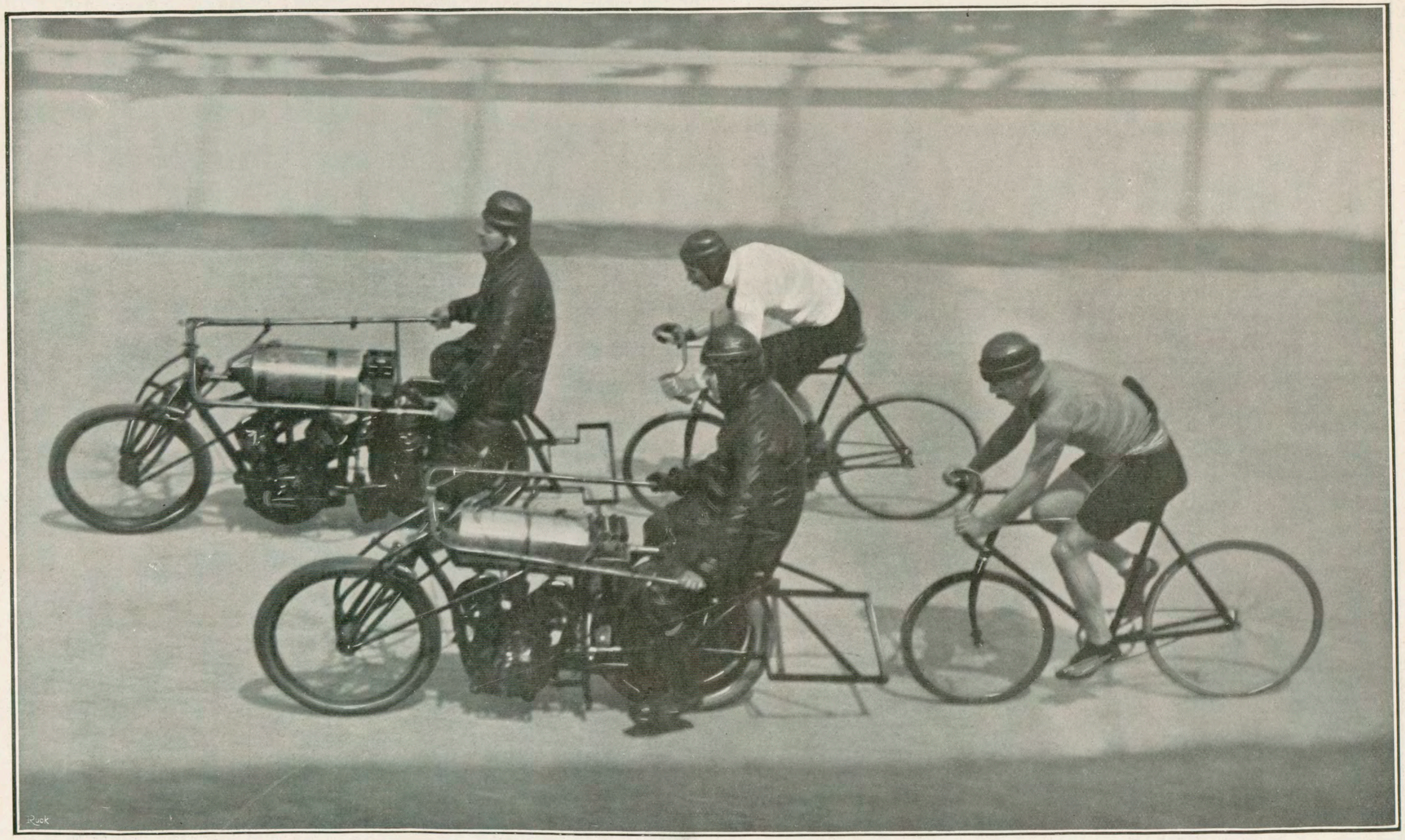
Pour la troisième fois, Darragon endosse le maillot tricolore. La foule a envahi la piste

Sérès passe Guignard.

Jamais Darragon ne fut inquiété par ses adversaires. Seul, Bouhours put le menacer et l'obliger à maintenir sa vitesse. Derrière celui-ci, qui finissait second, se classèrent dans l'ordre : Lavalade, Sérès, Simar, Parent et Guignard.

La Vie au Grand Air

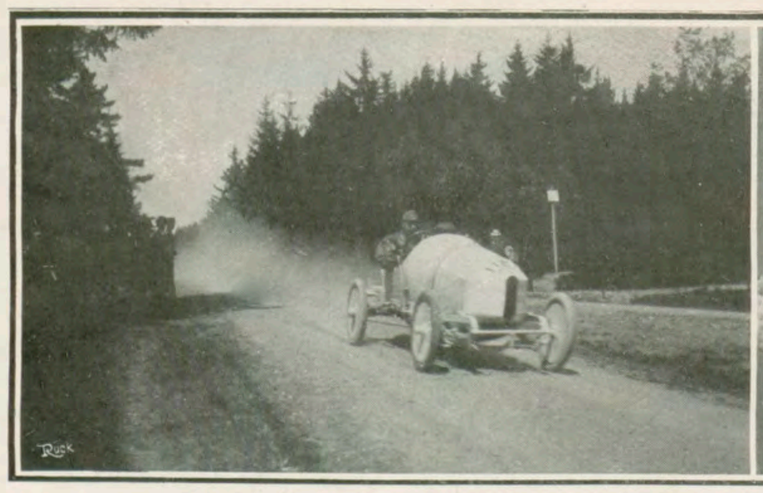
LA RÉSURRECTION D'UN CHAMPION



LE VÉTÉRAN BOUHOURS PASSE DARRAGON.

Au Vélodrome du Parc des Princes, dimanche dernier, se disputait le Championnat de France de 100 kilomètres derrière motocyclettes. Ce fut Darragon qui triompha, battant les records, et accomplissant les 100 kilomètres en 1 h. 23 m. 6 s. Il était suivi du vieux Bouhours, qui remporta quatre fois cette épreuve et qui gagna le titre, pour la première fois, en 1897, il y a quatorze ans. Il fit une course magnifique de courage, et finit à 400 mètres. Il parvint à se dédoubler vers la fin sur Darragon, aux acclamations de la foule, enthousiasmée du retour en forme d'une des vieilles gloires du cyclisme.

LE CARNET DU SPORTSMAN

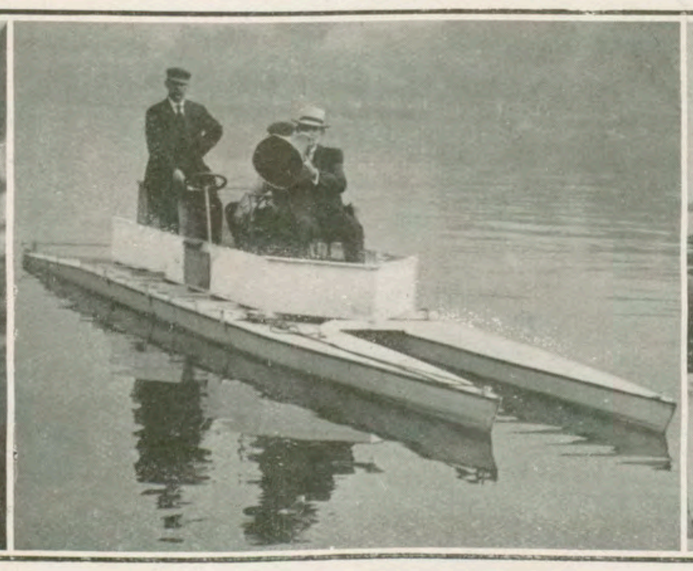


Dans la Coupe de La Meuse *disputée à Bethane, Wery se classe premier de la catégorie vitesse battant Springuel et Hautwast.*

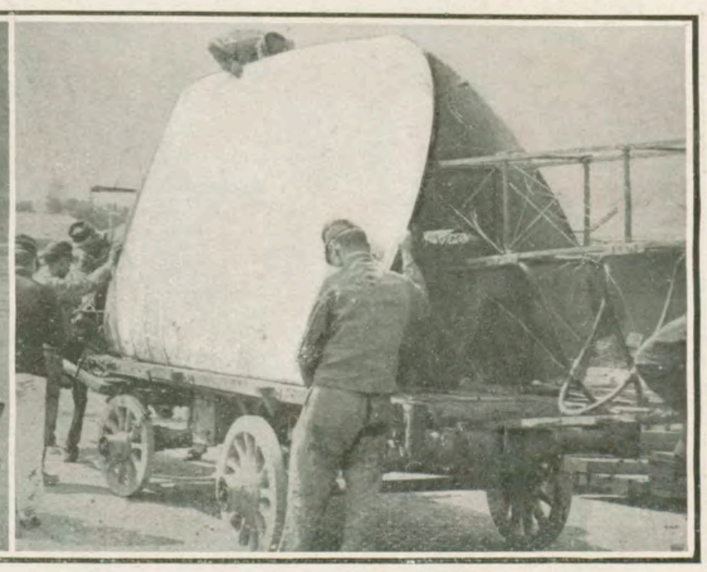
Vandenberghe gagne le tour de Belgique avec 20 points. (Détail technique: bicyclette Alcyon.)

Le gagnant du Championnat espagnol amateurs, José Ciudad passant devant les tribunes au premier tour; il a couvert les 120 kilomètres en 1 h. 34 m. 12 s.

L'aviateur Debussy, se rendant de l'aérodrome de la Brayelle à l'Exposition de Roubaix, a fait une chute peu grave, par suite d'un arrêt du moteur.



L'ingénieur américain Ellis Ward, de l'Université de Pensylvanie, vient d'inventer un nouveau moteur pour hydroplane qui a donné de bons résultats.



Le lieutenant Ducourneau parti pour le raid Pau-Paris fait escale à Poitiers, en repart à 4 heures et à 7 heures brise son appareil en atterrissant à Blois.

Octave Lapize, champion des 100 kilomètres sur route, vient de gagner Paris-Bruxelles. (Bicyclette La Française, Pneu Dunlop.)

Cavrevas vient de s'adjuger la Coupe de Barcelone couvrant les 2 kilomètres, départ lancé en 1 m. 4 s.

Mme Max Stross Lavaggi vient de gagner le Championnat de Tennis disputé à Alexandrie.

Le Français Christophe s'est classé second du Tour de Belgique, avec 37 points, (Détail technique : bicyclette Alcyon.)

Résultats Techniques du 5 au 11 Juin — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 9 JUIN. — Johannisthal. — L'aviateur Schendel et le mécanicien Voos font une chute mortelle, après avoir battu le record de la hauteur avec passager en montant à 1.680 mètres.

DIMANCHE 11 JUIN. — Vienne. — L'aviateur Weisenbach tombe et se tue.

ATHLÉTISME

SAMEDI 10 JUIN. — Cirque de Paris. — Boxe. — Georges Rœdel bat Marthuin par knock-out à la première reprise.

Carpentier bat Eustache qui abandonne au 16e round.

DIMANCHE 11 JUIN. Billancourt. — Aviron. — La Société Nautique de la Marne bat le Rowing Club de Paris sur le parcours Billancourt-Pont de Suresnes mettant 19 m. 35 s. pour accomplir les 6 kilom. 300 du parcours.

CYCLISME

DIMANCHE 11 JUIN. — Parc des Princes. — Darragon gagne le championnat des 100 kilomètres courant la distance en 1 h. 23 m. 6 s., et 73 kilomètres 675 dans l'heure.

Bruxelles. — Arrivée de la course Paris-Bruxelles. — 1. Lapize en 14 h. 21 m.; 2. Faber à 1/4 de roue; 3. Cruppeland.

HIPPISME

LUNDI 5 JUIN. — Saint-Cloud — *Prix Flying Fox* (40 000 francs, 2.400 mètres). — 1 Badajoz (M. Barat) à M. Michel Lazare; 2. Rioumajou; 3 Dor. — P. M. : gag., 36 fr. 50; pl., 18 francs, 22 francs, 21 francs.

MARDI 6 JUIN. — Saint-Ouen. — *Course de haies annuelle de Saint-Ouens.* (20 000 francs, 3.700 mètres). — 1. Carpe Diem (Subault), M. L. Olry Rœderer; 2. Ovide II; 3. Blagueur II. — P. M. : gag, 40 francs, 14 fr. 50, 34 fr. 50, 13 fr.

MERCREDI 7 JUIN. — Le Tremblay. — *Prix Onésime Aguado* (10.000 francs, 2 300 mètres). — 1. Hessian (O'Neill) à M. W.-K. Vanderbilt; 2. Ladior; 3. Radis Rose. — P. M. : gag., 27 francs.

JEUDI 8 JUIN. — Chantilly. — *Prix de la Pelouse* (Handicap libre, 10 000 francs, 3 000 mètres). — 1. As d'Atout (Sharpe) à M de Ganay; 2. Manzanarès; 3. Arménienne. — P. M. : gag., 22 fr. 50; pl., 13 francs, 18 francs, 16 fr. 50. — *Prix La Rochelle* (28e Prix Triennal, 40.000 francs, 4.400 mètres). — 1. La Française (Ch. Childs), à M. A. Aumont; 2. Assouan II; 3. Rire aux Larmes. — P. M. : gag. 22 francs; pl., 14 francs, 44 francs.

SAMEDI 10 JUIN. — Auteuil. — *Prix Wild Monarch* (Course de haies, 20 000 francs, 2 800 mètres). — 1. Claudine II (R. Sauval) à M. Thibault Cahn; 2 Kom Ombô; 3. Grande Puissance. — P. M : gag, 178 fr. 50; pl, 60 francs, 38 francs, 37 fr. 50.

DIMANCHE 11 JUIN. — Chantilly. — *Prix de Dangu*, (15 000 francs, 4.000 mètres). — 1 Dor (G. Stern), a M. Marghiloman; 2. Aloès III; 3. Banco III. — P. M. : gag. 19 francs; pl., 12 fr. 50 et 12 fr. 50.

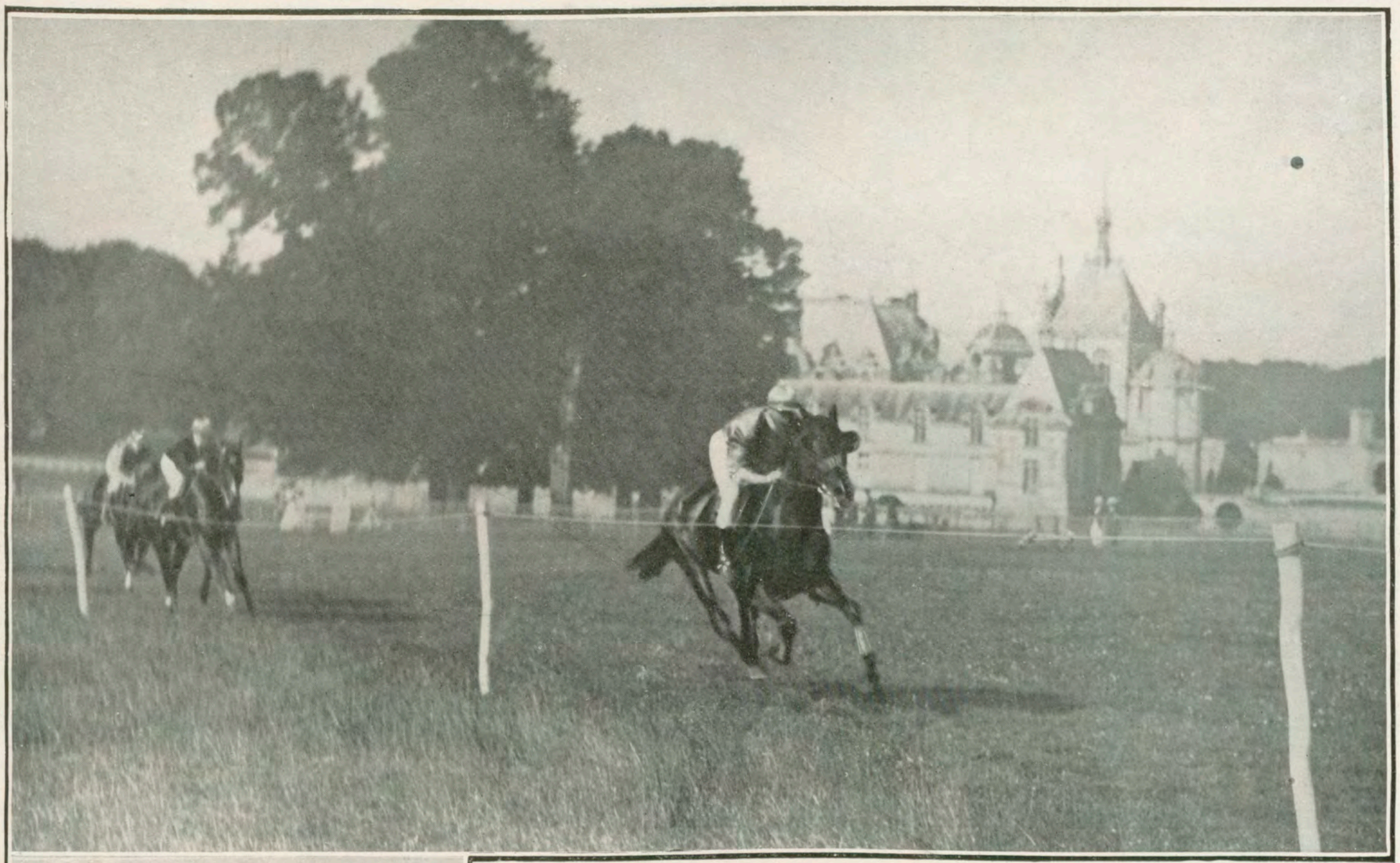
Prix du Jockey Club (100 000 francs, 2.400 mètres). — 1. Alcantara II (Mitton Henry) au baron de Rothschild; 2. Combourg; 3. Cavallo. — P. M. : gag., 37 francs; pl., 23 fr. 50 francs, 20 fr. 50.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 18 JUIN. — Départ du circuit Européen à Vincennes.

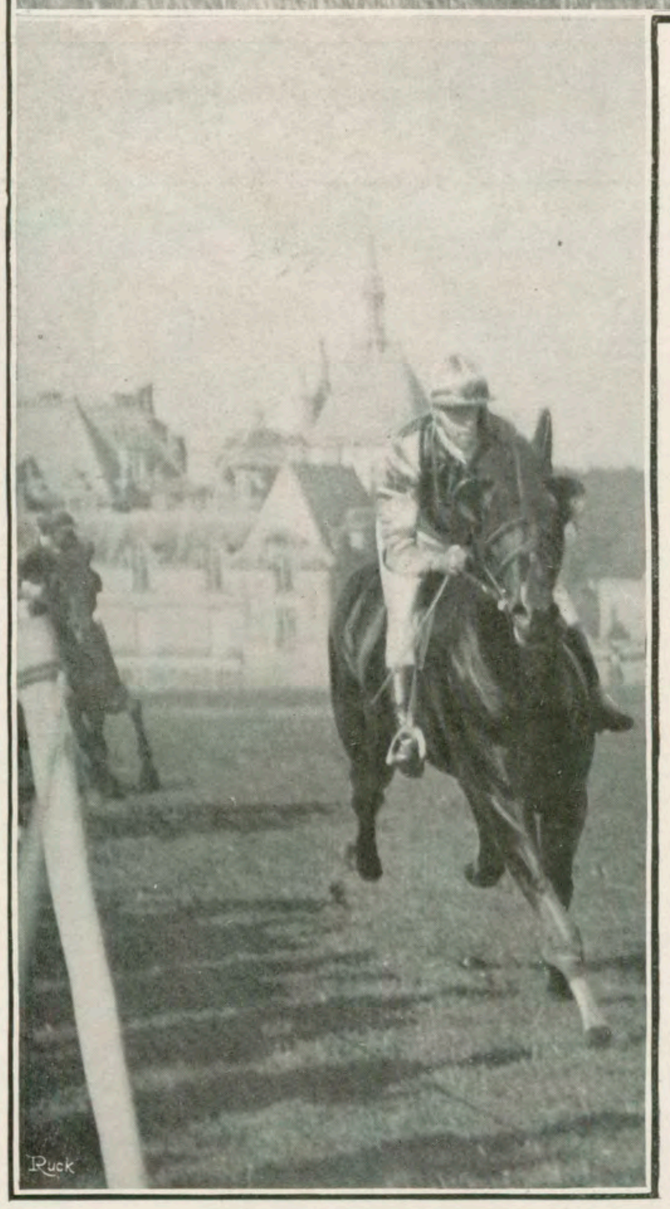
—Kursaal St-James. — Pelote basque. Chiquito de Cambo.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB



Le Derby de Chantilly : devant le château.

Alcantara II a mené la course à sa guise, réglant le train du début jusqu'à la fin et réussissant, malgré la coalition de ses rivaux, à ne jamais être rejoint et à augmenter même l'avance qu'il avait acquise au début.



L'entrée du tournant.

Alcantara II entré en tête dans le tournant. Il terminait à six longueurs devant Combourg.

Alcantara II a remporté une victoire merveilleuse d'aisance dans le Prix du Jockey-Club partout en tête et ne se laissant jamais rejoindre

On a beaucoup médit de la génération actuelle, et, en vérité, après la disparition de Faucheur, pendant toute la première partie de la campagne, les désillusions se sont succédées avec une si parfaite régularité, la confusion a été telle, qu'on était amené à conclure, presque nécessairement, à une uniforme médiocrité. Rubinat II, Combourg, Lord Burgoyne, Shetland ont eu successivement leur jour de gloire et leur jour de désastre. Alcantara II était à ce moment bien loin de se détacher ; il était même le seul du groupe qui, avant le Prix La Rochette, n'eut pas réussi à gagner sa course ; et le voici, trois semaines après, le crack incontesté : son exemple, après tant d'autres, montre combien est téméraire notre impatience de juger et de conclure, et combien il est imprudent de condamner une génération tout au moins avant l'épreuve, généralement décisive, du Derby. Certes, Alcantara II n'avait pas attendu jusque-là pour se révéler ; il avait gagné le Prix La Rochette et le Prix Lupin d'une façon étourdissante ; mais, à quoi tient la gloire ? l'écurie avait entre les mains un cheval de premier ordre qui fut resté méconnu ou à peu près si on n'avait pas découvert la manière de s'en servir.

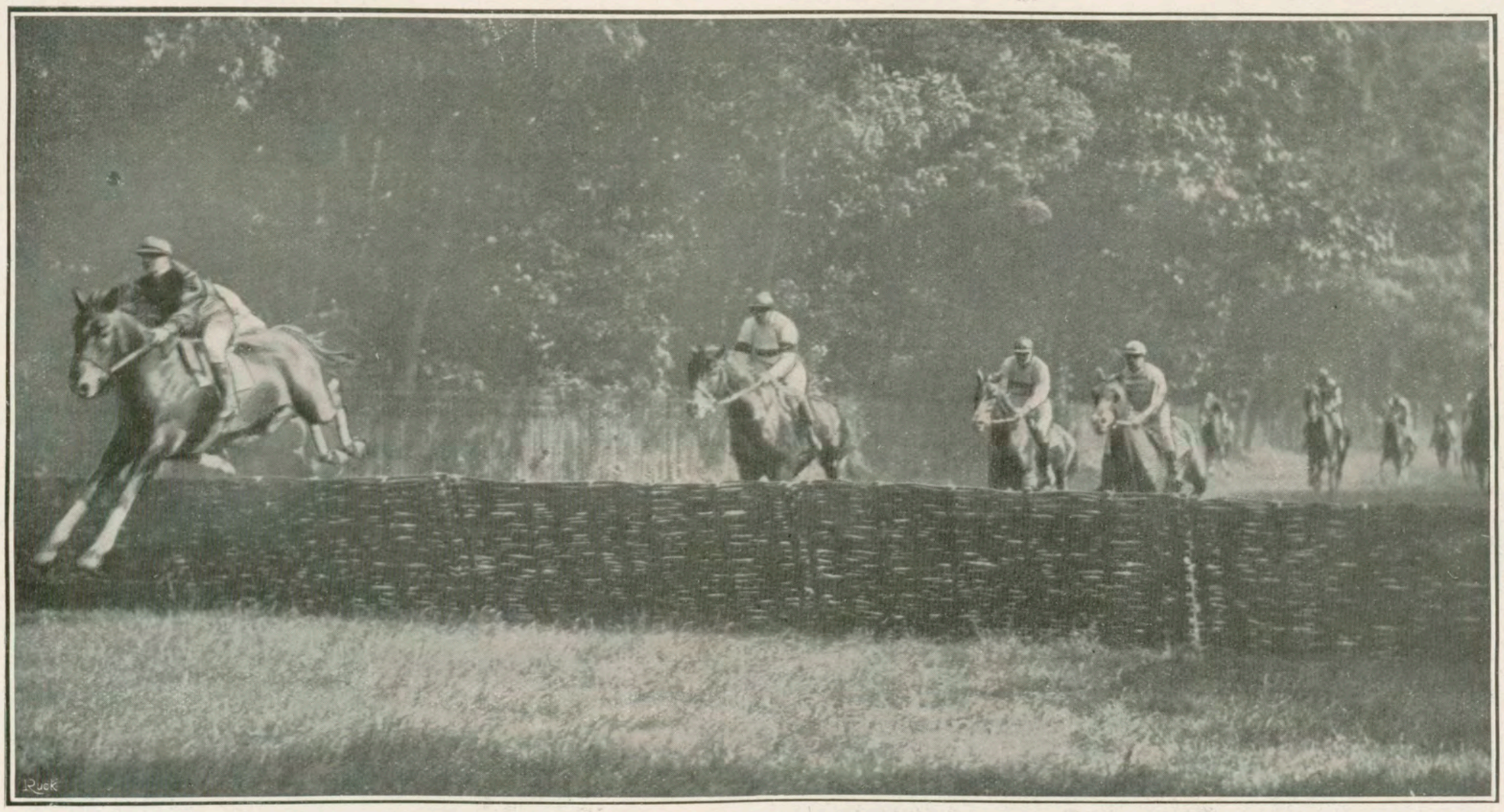
Alcantara II ne s'est vraiment révélé le cheval qu'il est, que quand on s'est décidé à employer avec lui la seule tactique qui lui convienne, la course en avant. La première fois, on l'a employée à titre d'essai, sans la grande confiance. Milton Henry l'a détaché au début à la cravache et lui a fait gagner la course dans les premiers mille mètres. La seconde fois, dans le Prix Lupin, c'est également par son déboulé qu'il a mis en déroute tous ses adversaires. Cette façon de procéder était un peu inquiétante. On pouvait se demander si, à Chantilly, sur une distance plus longue et avec la montée, elle aurait le même succès. L'expérience a montré qu'il n'était nullement nécessaire de lui demander au début un déboulé foudroyant et que sa supériorité pouvait s'affirmer dans des conditions moins exceptionnelles. Dans le Derby, il est allé en tête d'un bout à l'autre comme il l'avait fait précédemment, d'un train rapide, mais nullement excessif.

Il y a une différence entre lui et les concurrents qui le suivirent à l'arrivée, Combourg et Cavallo. Ce sont pourtant deux bons chevaux, qui étaient à l'apogée de leur condition. Il y a eu un peu de discussion entre eux pour la place. Cavallo a rejoint un instant Combourg, il l'a même légèrement dépassé, mais Combourg a eu définitivement raison de son adversaire aux tribunes et il a passé le poteau à quatre longueurs devant lui.

Shetland n'a été nulle part. De ce côté, il y a une grosse déception. Le fils de Zinfandel est parti aussi appuyé qu'Alcantara II. Il y a eu là un peu d'engouement, dû évidemment au prestige toujours très grand des couleurs de la casaque orange. Mais cette extrême faveur se justifiait pourtant par quelques raisons plus sérieuses. L'écurie était pleine de confiance. G. Stern se croyait plus sûr de gagner le prix du Jockey-Club avec lui qu'il ne l'était d'enlever le Derby d'Epsom avec Sunstar. Il était loin du compte. Shetland n'a très vraisemblablement pas couru comme il aurait dû : il a glissé dans la descente au moment de l'effort, et s'en trouva du coup hors d'affaires.

STUART.

LA RÉOUVERTURE D'AUTEUIL



LE PRIX WILD-MONARCH (haies, 2.800 m., 20.000 fr.). — **Auteuil, 10 juin.**

Vingt chevaux prenaient le départ. Acacia et Bi-Carbonate tombaient à la première haie, Globe Trotter à l'allée des fortifications, Rethondes avant le tournant. Entre les deux dernières haies, Claudine II se détachait et l'emportait finalement de quatre longueurs sur Kom Ombô qui précédait Grande Puissance de cinq longueurs.

UNE GRANDE EPREUVE DE TROTTING

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (trot monté, 2.800 mètres, 50.000 francs). — **Saint-Cloud, 12 juin.**

Lundi dernier, se disputait, à Saint-Cloud, la plus grande épreuve de trotting de l'année, le Prix du Président de la République. Dotée de 50.000 francs et d'un objet d'art, cette épreuve attire toujours un lot relevé. Quatorze concurrents y prirent part. La victoire revint à Impétueux, à M. Thibault (Eugène) et à Image, à M. Lallouet (Boudeau) qui faisaient dead-heat, précédant Icare, à M. Olry-Rœderer (E. Urier).

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Charles Guyot.